



Demographischer Wandel und räumliche Mobilität – Einstellungen der Bevölkerung, Urteile von Experten

Vanessa Blume
v.blume@infas.de

Robert Follmer
r.follmer@infas.de

Dominika
Kalinowska
dkalinowska@
diw.de

Jutta Kloas
jkloas@diw.de

Angesichts der heutigen Alterszusammensetzung der Bevölkerung ist absehbar, dass die Zahl älterer Einwohner und deren Anteil an der Gesamtbevölkerung deutlich zunehmen werden. Die Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsangebot sind erheblich. Nach Ergebnissen von Befragungen, die infas und das DIW Berlin in der Bevölkerung und bei Experten durchgeführt haben, werden ältere Menschen in Zukunft mobiler sein und insbesondere mehr Auto fahren. Da Ältere generell mehr zu Fuß gehen als Jüngere, wird auch diese Form der Mobilität künftig an Bedeutung gewinnen. Dennoch wird mit fortschreitender Alterung der öffentliche Personennahverkehr einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten müssen. Schon jetzt fällt die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Verkehrsangebots in vielen Regionen schwer.

Rückläufige Geburtenraten und gestiegene Lebenserwartung führen dazu, dass in Deutschland der Anteil älterer Menschen ständig zunimmt. Über diesen Prozess des demographischen Wandels besteht weitgehend Einigkeit (Abbildung 1).

Der Anteil der ab 65-Jährigen an der Bevölkerung insgesamt wird von derzeit etwa 18% auf über ein Viertel bis zum Jahr 2030 steigen und auch danach weiter zunehmen. Eine besonders starke Zunahme wird für die Gruppe der Hochbetagten (im Alter ab 85 Jahren) erwartet. Ihre Zahl könnte sich von jetzt 1,5 Millionen bis zum Jahr 2020 nahezu verdoppeln und bis 2050 sogar vervierfachen.¹

Selbst bei nur geringen Zuwanderungen wird mit einem merklichen Rückgang der Gesamtbevölkerung erst nach 2020 gerechnet. Die Spannweite der vorliegenden Prognosen der Einwohnerzahl für das Jahr 2030 reicht von 77 bis 85 Millionen. Allerdings kommt es durch Binnenwanderungen zu einem Nebeneinander von schrumpfenden und wachsenden Regionen. Der seit einigen Jahren in wirtschaftlich schwachen ländlichen Räumen und altindustriellen Städten – überwiegend in Ostdeutschland – zu beobachtende Abwanderungstrend wird sich laut einer Prognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) zumindest mittelfristig weiter fortsetzen. Hingegen können Metropolregionen künftig mit Zuwächsen bei der Wohnbevölkerung rechnen.²

¹ Eine solche Entwicklung ist in der Variante IA der Bevölkerungsprognose des DIW Berlin unterstellt.

² Vgl. H. Bucher, C. Schlömer und G. Lackmann: Die Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1990 und 2020. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3-4/2004, S. 119 ff.

72. Jahrgang/21. Dezember 2005

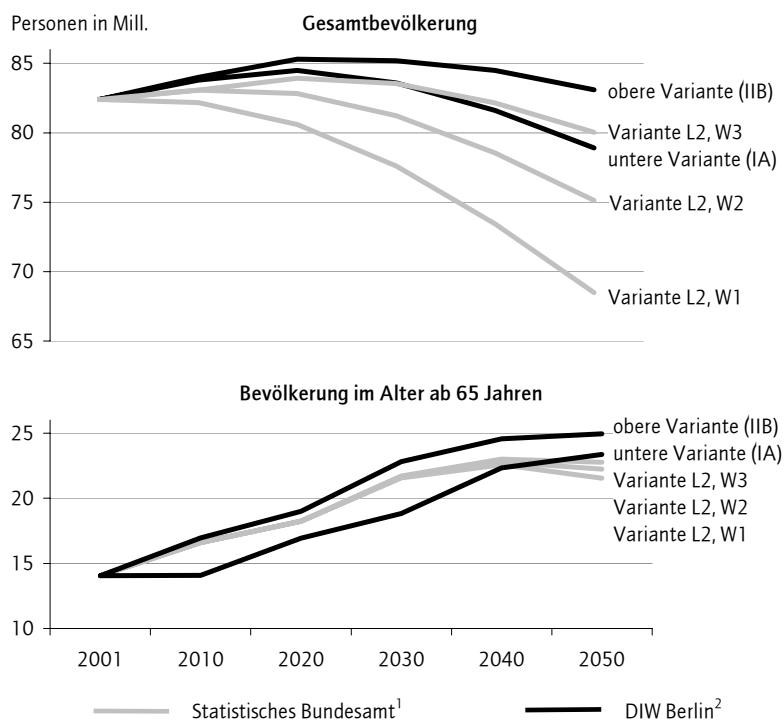
Inhalt

Demographischer Wandel und
räumliche Mobilität – Einstellungen
der Bevölkerung, Urteile von Experten
Seite **769**

Zahlenbeilage

Abbildung 1

Vorausschätzungen der Bevölkerung in Deutschland bis zum Jahr 2050



¹ Statistisches Bundesamt: Bevölkerung Deutschlands bis 2050, 10. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden 2003. Für die neun Varianten wurden die Geburtenraten entsprechend dem aktuellen Stand konstant gehalten; für die Lebenserwartung (L) und die Wanderungen (W) wurden jeweils drei Entwicklungen (gering (1), mittel (2), hoch (3)) unterstellt. Während die unterschiedlichen Lebenserwartungsannahmen die bis 2050 prognostizierte Einwohnerzahl nur um zwei bis drei Mill. variieren lassen, sind die Auswirkungen der unterschiedlichen Wanderungsannahmen mit 10 bis 12 Mill. deutlich größer. Die drei für die Abbildung ausgewählten Varianten unterscheiden sich in Bezug auf die Wanderungsan-

nahmen (gering, mittel, hoch), für die Lebenserwartung wurde eine mittlere Entwicklung unterstellt.

² E. Schulz: Bevölkerungsentwicklung in West- und Ostdeutschland – Vorausschätzungen bis 2050. In: Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 33/2004, S. 471–485. In den vier Varianten wurden jeweils niedrige und hohe Werte der Lebenserwartung (bezeichnet mit A und B) und der Außenwanderungen (bezeichnet mit I und II) miteinander verknüpft. Die Ergebnisse des DIW Berlin liegen am oberen Rand der Werte des Statistischen Bundesamtes und teilweise etwas darüber. In der Abbildung sind der obere und der untere Pfad dargestellt.

Anhalten wird auch der Trend zu kleineren Haushalten. Im Jahre 2020 dürften drei Viertel aller Haushalte aus ein oder zwei Personen bestehen; 1999 waren es rund 70 %. Insgesamt steigt die Zahl der Haushalte. Auch hier gibt es deutliche regionale Differenzierungen.

Auswirkungen des demographischen Wandels kaum ein Thema in der Bevölkerung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben infas und das DIW Berlin den aktuellen Kenntnisstand und die Einstellungen von Experten und Einwohnern zur Thematik „Demographischer Wandel und Mobilität“ erhoben (vgl. Kasten).³

Danach ist nur knapp die Hälfte der Bevölkerung mit dem Begriff demographischer Wandel vertraut, wobei ältere Personen und auch Personen mit höherem Schulabschluss den Begriff häufiger kennen. Mit demographischem Wandel werden in erster Linie die zunehmende Alterung der Bevölkerung und Finanzierungsprobleme bei den Renten assoziiert (67 % bzw. 55 % der Nennungen von mit dem Begriff vertrauten Personen, vgl. Abbildung 2); an Veränderungen der Versorgungs- und Verkehrssituation aufgrund der Alterung wird dagegen weniger gedacht (13 % der Nennungen). Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Verkehrsbereich werden für die Mehrheit der Bevölkerung auch erst in etlichen Jahren spürbar sein, während die Diskussion um die Sozialversicherungen mit all ihren Konsequenzen die Bürgerinnen und Bürger schon jetzt betrifft.

Stellenwert von Mobilität für Ältere besonders hoch

Für 85 % der erwachsenen Bevölkerung ist die Familie ein sehr wichtiger Bereich in ihrem Leben, gefolgt von Wohnen (71 %) und Freunden/Bekannten (69 %). An vierter Stelle steht Mobilität, die von 61 % der Befragten für sehr wichtig gehalten wird. Arbeit und Freizeit folgen an fünfter und sechster Stelle.

Der Anteil derer, die Mobilität für sehr wichtig halten, nimmt mit dem Alter kontinuierlich zu; er beträgt bei den 18- bis 24-Jährigen 48 %, bei Personen ab 65 Jahren hingegen 69 %. Für junge Menschen ist Mobilität wichtig, aber noch relativ leicht zu realisieren. Aufgrund körperlicher Einschränkungen ist Mobilität für Ältere jedoch nicht mehr selbstverständlich, sondern häufig mühevoll und mit zusätzlichem Aufwand verbunden.

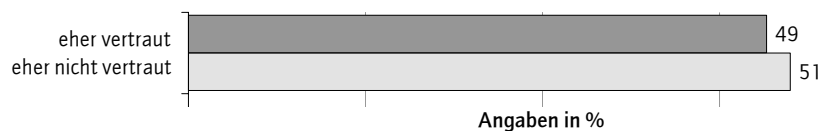
Dies steht in Einklang mit den Aussagen der Experten. Mobilität werde in der deutschen Bevölkerung mit Freiheit verbunden und sei nicht nur bloße Raumüberwindung, sondern spiegele auch einen Lebensstil wider. Mobilität wird zudem von den Experten oft als Grundrecht oder Grundbedürfnis beschrieben. Darüber hinaus wird aus ihrer Sicht heutzutage ein Höchstmaß an Mobilität in den unterschiedlichsten Lebenssituationen vorausgesetzt.

³ Vgl. infas, DIW Berlin: Demographischer Wandel und Mobilität, Ergebnisbericht. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Als Manuskript vervielfältigt. Bonn/Berlin 2005.

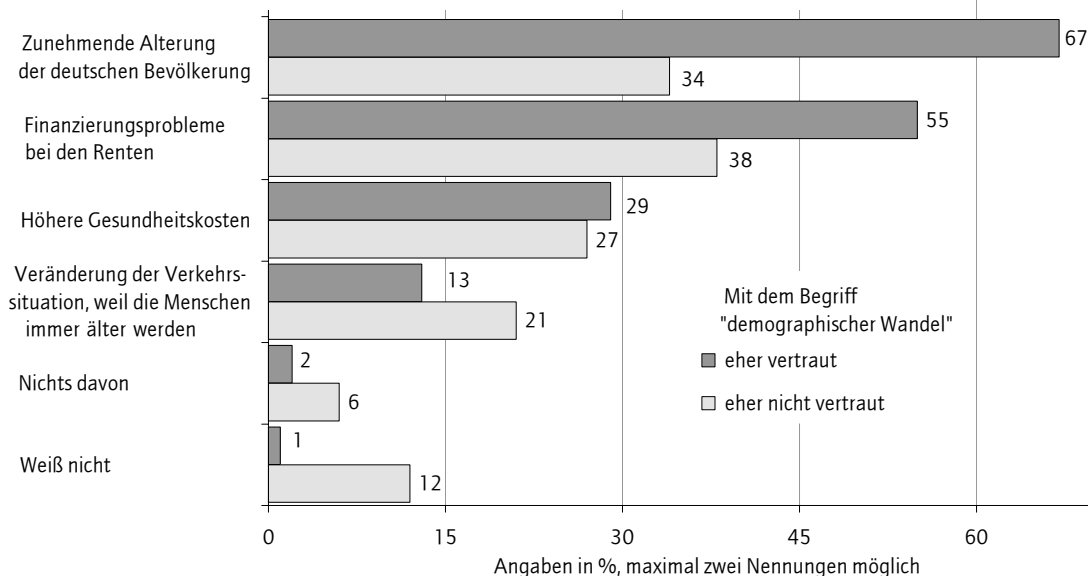
Abbildung 2

Assoziationen mit dem Begriff demographischer Wandel

1. Frage: In letzter Zeit kann man viel über das Stichwort "demographischer Wandel" hören. Ist Ihnen dieser Begriff eher vertraut oder eher nicht vertraut?



2. Frage: Unabhängig davon, wie vertraut Ihnen der Begriff ist: Was von den folgenden Dingen verbinden Sie mit dem Stichwort "demographischer Wandel" vor allem?



Mobilitätsperspektiven aus Sicht künftiger Senioren

In der Bevölkerungsbefragung wurden u. a. Aspekte des Verkehrsmittelwahlverhaltens und dessen Rahmenbedingungen erhoben. Die Mobilitätsbedürfnisse der älteren Generation können aus den Vorstellungen und Absichten der Menschen abgeleitet werden, die heute kurz vor dem Seniorenalter stehen oder dieses gerade erreicht haben.

Die meisten der heute 50- bis 64-Jährigen, die über eine Pkw-Fahrerlaubnis verfügen, möchten so lange wie möglich selber Auto fahren (Abbildung 3). Fast zwei Drittel von ihnen stimmen dieser Aussage voll und ganz zu.

Diese Vorstellung ist – gemessen am Verhalten heutiger Senioren – realistisch. In der bundesweiten repräsentativen Erhebung zum Verkehrsverhalten *Mobilität in Deutschland 2002*⁴ gab gut ein Drittel der 71- bis 80-jährigen Führer-

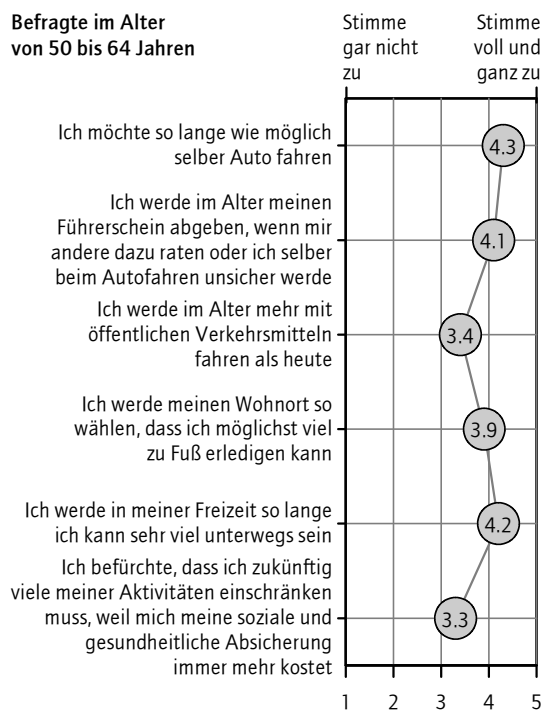
scheinbesitzer an, (fast) täglich das Auto zu nutzen, und weitere 49 % sagten aus, an ein bis drei Tagen in der Woche mit dem Auto zu fahren. Führerscheinbesitzer in dieser Altersklasse sind gegenwärtig also auch zu einem hohen Anteil (83 %) noch aktive Autofahrer. Da in den nächsten Jahrzehnten zunehmend „autosozialisierte“ Generationen das Seniorenalter erreichen, werden die künftigen Senioren (insbesondere Frauen) häufiger eine Fahrerlaubnis besitzen und vermutlich auch häufiger über einen Pkw verfügen, als dies heute der Fall ist.

Die meisten der jetzt 50- bis 64-Jährigen würden im Alter den Führerschein abgeben, falls andere dazu raten oder man selbst beim Autofahren unsicher wird. Wie Ergebnisse aus der Verkehrssicherheits-

⁴ Vgl.: DIW Berlin, infas: Mobilität in Deutschland 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten, Endbericht. Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, als Manuskript vervielfältigt. Berlin/Bonn 2003. Vgl. auch die Projekthomepage www.mid2002.de.

Abbildung 3

Mobilitätsperspektiven aus der Sicht künftiger Senioren



Quelle: Demographischer Wandel und Mobilität – Bevölkerungsbefragung.

infas, DIW Berlin 2005

forschung zeigen, findet ein Rückzug vom aktiven Autofahren in der Regel allmählich statt, indem individuell als schwierig empfundene Situationen oder Wetterverhältnisse möglichst gemieden und Geschwindigkeiten angepasst werden.

Die künftigen Senioren wollen nicht nur lange „automobil“, sondern auch in ihrer Freizeit so lange wie möglich viel unterwegs sein. Reichlich die Hälfte der 50- bis 64-Jährigen stimmt diesem Wunsch voll und ganz zu. Frauen werden dabei mehr unterwegs sein als Männer.⁵

Lediglich 13 % der 50- bis 64-Jährigen haben keinerlei Befürchtung, dass Aktivitäten künftig eingeschränkt werden müssen, weil die soziale und gesundheitliche Absicherung immer mehr Geld kostet. Hingegen sind 45 % in diesem Punkt besorgt; mehr als die Hälfte von ihnen befürchtet dabei ganz klar, sich hier später einschränken zu müssen.

Neben dem Wunsch, so lange wie möglich Auto zu fahren, wird auch über alternative Mobilitätsformen nachgedacht: Rund die Hälfte der Befragten im Alter zwischen 50 und 64 Jahren gab an, den Wohnort so wählen zu wollen, dass möglichst viele Wege zu Fuß erledigt werden können. Ein auch für Fußgänger zu erschließendes Wohnumfeld ist

dabei für Befragte mit und ohne Pkw-Fahrerlaubnis nahezu gleichermaßen wichtig.

Aus der Erhebung *Mobilität in Deutschland 2002* wird ebenfalls deutlich, dass Fußwege eine große Bedeutung für Ältere haben. Die 71- bis 80-Jährigen legen 37 % ihrer Wege zu Fuß zurück; der Pkw hat einen Anteil von 45 %⁶ und für jeweils weniger als 10 % der Wege werden das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel genommen.

Welche Bedeutung Bus und Bahn bei der künftigen Verkehrsmittelwahl der Älteren zukommen könnte, ist aus den Antworten der Befragten nicht eindeutig ableitbar. Im Alter mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren als heute, können sich fast 30 % der 50- bis 64-Jährigen vorstellen; der Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis spielt dabei kaum eine Rolle. Ebenfalls fast 30 % hingegen konnten sich weder für eine Zustimmung noch für eine Ablehnung dieser Aussage entscheiden.

Hinsichtlich des siedlungsstrukturellen Aspekts geht aus der Bevölkerungserhebung eindeutig hervor, dass der mit Abstand überwiegende Teil befragter Personen im Alter zwischen 50 und 64 Jahren ihren derzeitigen Wohnsitz auch künftig beibehalten möchte.⁷ Die hohe Zustimmungsrates gilt gleichermaßen für Senioren, die in gut erschlossenen Stadtzentren mit vergleichsweise kurzen Versorgungswegen leben, wie für solche, die ihren aktuellen Wohnsitz in ländlichen Regionen haben, in denen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) höchstwahrscheinlich kaum ausgebaut ist und daher keine nennenswerte Rolle in der individuellen Mobilitätsversorgung dieser Personengruppe spielen kann; der Einzelne ist deshalb eher auf individuelle Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, zu Fuß) angewiesen. Gegenwärtig lebt mehr als ein Drittel der 50- bis 64-Jährigen in eher dünn besiedelten Regionen.⁸

⁵ Die Möglichkeit, in der Freizeit mobil sein zu können, steht in engem Zusammenhang mit persönlicher Zufriedenheit. Wie eine Studie zur Mobilität älterer Menschen zeigte, sind diejenigen, die unterwegs sein können, wesentlich zufriedener als andere, deren Aktivitätsraum vergleichsweise eingeschränkt ist. Am unzufriedensten sind diejenigen, die kaum noch etwas oder gar nichts mehr außerhalb ihrer Wohnung unternehmen können. Die Studie zeigt weiterhin deutliche Unterschiede in der Mobilitätszufriedenheit zwischen Personen, die nicht (mehr) Auto fahren und denen, die dies noch tun. Selbst bei vorliegenden Beeinträchtigungen in der Bewegungsfähigkeit bleibt die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten bei aktiven Autofahrern hoch. Offenbar können ungünstige Rahmenbedingungen kompensiert werden. Vgl. H. Mollenkopf und P. Flaschenträger: Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 197. Stuttgart/Berlin/Köln 2001.

⁶ Davon entfallen 30 % auf Fahrer und 15 % auf Mitfahrer.

⁷ Dem Statement „Ich werde weiter dort wohnen, wo ich heute schon lebe“, haben knapp 80 % der hierzu Befragten auf einer Skala von (1) „stimme gar nicht zu“ bis (5) „stimme voll und ganz zu“ voll und ganz zugestimmt.

⁸ Als eher dünn besiedelte Räume wurden folgende vier Kategorien „ländliche Kreise geringerer und höherer Dichte in ländlichen Räumen“ und „ländliche und verdichtete Kreise in verdichteten Räumen“ der insgesamt neun siedlungsstrukturellen Kreistypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung eingestuft.

Kasten

Design der Befragungen zum Thema „Demographischer Wandel und Mobilität“

Von November 2004 bis März 2005 wurden eine mehrstufige Expertenbefragung im Delphi-Design sowie eine repräsentative telefonische Bevölkerungsbefragung bei 2 500 Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Inhaltlicher Schwerpunkt der Befragungen war der gegenwärtige Kenntnisstand zum Zusammenhang zwischen demographischem Wandel und Mobilität. Im Rahmen der Experteninterviews wurde zusätzlich thematisiert, welche Handlungsoptionen auf Basis der heute verfügbaren Informationen gesehen werden, welche Maßnahmen bereits ergriffen wurden oder geplant sind und welche Erwartungen sich in diesem Zusammenhang an politische Instanzen richten.

Die erste Stufe der Expertenbefragung diente der Exploration des Untersuchungsfeldes und fand in Form qualitativer telefonischer Interviews entlang einem Gesprächsleitfaden statt. Für die Zweitbefragung wurden die in der ersten Stufe gewonnenen qualitativen Kernergebnisse soweit wie möglich quantitativ aufbereitet und den Experten zum Kommentieren vorgelegt. Insgesamt wurden 69 Interviews mit Experten durchgeführt, die ein breites Spektrum politischer und wirtschaftlicher Verantwortungsbereiche repräsentieren und deren Arbeitsfelder Berührungspunkte zu Mobilitätsfragestellungen aufweisen. Hierzu gehören Vertreter aus den Fachministerien der Länder, aus Automobil- bzw. Verkehrsclubs, Fahrgastverbänden und Wirtschaftsverbänden sowie von Automobilherstellern und Airlines. Auch Vertreter aus Gesellschaften und Verbänden des öffentlichen Personennahverkehrs und aus kommunalen Planungsämtern oder anderen Gebietskörperschaften sowie journalistische Vertreter aus Fach- und allgemeinen Medien und aus Forschungsinstituten und Universitäten, die sich mit demographiebezogenen Themen beschäftigen, zählen dazu. Interviewpartner waren vorwiegend Geschäftsführer, Abteilungsleiter oder Bereichsleiter.

Aufgrund des großen Interesses am Thema und des fachspezifischen Bezugs konnte eine Beteiligungsquote von rund 90 % der angeschriebenen Personen erreicht werden. Die Interviews fanden in der Zeit vom 22. November 2004 bis 14. Januar 2005 statt; sie dauerten jeweils 40 bis 50 Minuten. An der zweiten Runde, die als CAWI-Befragung (Computer Assisted Web Interview) online durchgeführt wurde, nahmen 63 % der Experten teil.

Die Bevölkerungsbefragung wurde als CATI-Befragung (Computer Assisted Telephone Interview) vom 20. Januar 2005 bis zum 28. Februar 2005 durchgeführt. Grundgesamtheit war hier die Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 18 Jahren. Die Stichprobe basierte auf einer reinen Zufallsauswahl aus der ADM-Telefonstichprobe (ADM = Arbeitskreis deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V.), die gelistete und generierte Telefonnummern enthielt und regionale Schichtungen erlaubte. Die durchschnittliche Interviewdauer betrug 20 Minuten.

Unter Berücksichtigung der offensichtlich geringen Wanderungsbereitschaft wird für diese Bevölkerungsgruppe die unzureichende Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur in der späteren Lebensphase ein Problem darstellen. Dieses wird mit zunehmendem Alter der Betroffenen und nachlassender Selbständigkeit an Relevanz gewinnen. Insbesondere Hochbetagte, aber auch jüngere Senioren, deren physische Mobilität aus gesundheitlichen Gründen beeinträchtigt ist, können ihre alltäglichen Versorgungswege oder Wege zum Arzt nur dann aus eigener Kraft bewältigen, wenn sie dabei nur kurze Strecken – vorzugsweise barrierefrei – zu Fuß oder mit dem ÖPNV zu meistern haben.

Auch Experten rechnen mit erhöhter „Automobilität“ im Alter

Bei der Befragung der Experten aus verschiedenen Disziplinen sowie Verantwortungsbereichen mit

unterschiedlichem Raumbezug (vgl. Kasten) war es von besonderem Interesse, ob und in welchen Aufgabenfeldern Mobilitätssicherung in einer alternden Gesellschaft überhaupt ein Thema ist und in welchem Umfang und mit welchen Maßnahmen den erwarteten Anforderungen begegnet wird. Es wurde deutlich, dass in den wenigsten Bereichen den Senioren und ihren künftigen Mobilitätsbedürfnissen besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird und dass sowohl die Konzeption als auch die Umsetzung spezieller Maßnahmen auf eine Vielzahl von Hindernissen stoßen.

Einigkeit besteht unter den Experten darüber, dass ältere Menschen in Zukunft mobiler sein werden. Dies sei insbesondere auf die ausgeprägte Autosozialisierung und den höheren Führerscheinanteil bei Frauen in den dann nachrückenden älteren Generationen zurückzuführen, aber auch auf den besseren Gesundheitszustand bis ins hohe Alter. Weiterhin seien viele Senioren gut situiert, so dass sie sich das erwünschte

Maß an Mobilität leisten könnten. Einige Experten warnen allerdings auch vor einer sich öffnenden Einkommensschere. Falls bei gleichbleibenden verfügbaren Einkommen die Mobilitätskosten weiter stiegen, könnten sich Teile der älteren Bevölkerung mit niedrigen Renten bestimmte Mobilitätsformen möglicherweise nicht mehr leisten.

Insgesamt wird erwartet, dass die „Automobilität“ von Senioren steigt, gleichwohl aber geringer bleibt als bei den Jüngeren. Der wachsende Anteil älterer Menschen wird den jetzt schon zu beobachtenden Trend hin zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Verkehrs über den Tag (Abnahme des Berufsverkehrs, Zunahme des Freizeitverkehrs) verstärken. Aufgrund der zunehmenden Zentralisierung von öffentlichen und Versorgungseinrichtungen – gemeint sind vor allem Ämter, Behörden, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen – werden allen Verkehrsteilnehmern, auch den Senioren, deutlich längere Wege abverlangt.

Nur selten wurde von den Experten in den offenen Gesprächen auf die Bedeutung von Fußwegen eingegangen. Dies verwundert, denn eine fußgänger-gerechte Gestaltung des Straßenraums wurde in der standardisierten Befragung der Experten für sehr wichtig gehalten, und die Umsetzung dieses Zieles wurde als kaum befriedigend eingeschätzt.^{9,10}

Viele Experten sehen den Siedlungstrend in das Umland der Großstädte als ungebrochen. Junge Familien zögen vor allem aus ökonomischem Druck, resultierend aus steigenden Wohnkosten, in Randgebiete. Die Entleerung vor allem der Stadtkerne könne aufgehalten werden, wenn die Innenstädte wieder an Attraktivität gewönnen. Insbesondere für ältere Personen seien die Innenstädte aufgrund der einfachen Versorgungslage (z. B. im medizinischen und kulturellen Bereich) und der Nahverkehrs-anbindung attraktiv. Hier müssten neuartige Wohnkonzepte entwickelt und die Wohnkosten deutlich reduziert werden, um wieder mehr Menschen für ein Stadtleben zu gewinnen – ein anspruchsvolles Unterfangen angesichts der mit der Zentralität häufig überproportional steigenden Grundstückspreise.

In ländlichen Gebieten kann es nach Meinung der Experten durch den Bevölkerungsrückgang zu Problemen mit dem ÖPNV und der Aufrechterhaltung von Infrastruktur kommen (z.B. Schließung von Schulen wegen des Schülerrückgangs und eine wegbrechende Basisversorgung des ÖPNV). Dies könne eine nach unten gerichtete Qualitätsspirale auslösen und für einen noch größeren Vorsprung des Individualverkehrs sorgen.

In Bezug auf die Chancen des ÖPNV herrscht eine zweigeteilte Meinung. Einige Experten glauben, dass er aufgrund seiner geringen Flexibilität keine

nennenswerten Anteile gewinnen kann. Andere sind der Meinung, dass die Anteile leicht zunehmen werden: Menschen, die in Städten mit gut ausgebautem ÖPNV-Netz wohnten, würden aus Kosten- und auch aus Zeitersparnisgründen verstärkt auf Busse und Bahnen zurückgreifen. Dieser Effekt würde durch die möglicherweise eintretenden Zuzüge in die Ballungsgebiete noch verstärkt. Der wesentliche Nachteil des ÖPNV wird von der Mehrzahl der Experten in der relativ zum Auto recht hohen Inflexibilität und dem damit verbundenen hohen Planungsaufwand beim Nutzer gesehen. Hierzu gebe es in einigen Regionen aber schon innovative Angebotsformen, die solche Nachteile verminderten. Ohne Qualitätssprünge und neue Ideen im ÖPNV würde das Auto allerdings einen immer größeren Stellenwert einnehmen.

Experten sehen deutlichen Handlungsbedarf

Deutliche Auswirkungen des demographischen Wandels werden erst mittel- bis längerfristig spürbar sein; Maßnahmen zur Steuerung und Bewältigung absehbarer Probleme müssen jedoch schon jetzt eingeleitet werden. Darüber besteht Konsens bei den Experten. In ihren Arbeitsbereichen reicht aber der Planungshorizont überwiegend nur bis etwa 2010; Maßnahmen, die sich über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren erstrecken, werden nicht erwähnt. Generell findet bei der Planung eher ein sukzessives Abarbeiten nach Durchsetzungswahrscheinlichkeit oder Finanzierbarkeit statt.

Nach Ansicht der Experten sind Demographie und Mobilität bisher zu sehr getrennt voneinander diskutiert worden. Erst seit kurzer Zeit werde bemerkt, dass die demographischen Entwicklungen vielschichtige Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Deutschland haben werden. Generell werde gegenwärtig bei der Maßnahmenkonzeption nicht so sehr auf bestimmte Zielgruppen eingegangen. Vielmehr gehe es darum, geeignete Wege zu finden, um die einzelnen Zielgruppen zu erreichen.

Von Automobilherstellern wird die Entwicklung seniorengerechter Ausstattungen angestrebt. Nach Aussage der Experten steht dies jedoch nicht unter dem Motto „Seniorenauto“, vielmehr kämen die Ergebnisse allen Kunden zugute. Die Zielgruppenorientierung der Automobilhersteller sei weniger an Altersgruppen als an der jeweiligen Lebensart bestimmter Nachfragersegmente ausgerichtet.

⁹ Die zugrunde gelegte Skala ließ Antworten zwischen (1) „sehr unwichtig“ und (10) „sehr wichtig“ zu. Der aus der Expertenbefragung resultierende Mittelwert lag bei 7.

¹⁰ Die Skala, auf der die Experten die Umsetzung einzelner Maßnahmen beurteilen sollten, reichte von (1) „sehr schlecht“ bis (10) „ausgezeichnet“. Die Realisierung fußgängergerichten Straßenraums wurde im Mittel mit knapp 5 Punkten bewertet.

Insgesamt werde die Gruppe der Senioren immer differenzierter betrachtet, da junge Senioren und Hochbetagte aus Sicht der Experten deutlich unterschiedliche Bedürfnisse und Verhaltensmuster aufweisen.

Den Experten wurde auch die Frage gestellt, welche speziellen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen in der Bevölkerung gerecht werden zu können. Die Kritik der Experten richtete sich hier insbesondere auf generelle Aspekte der gegenwärtigen Planungspraxis (z. B. mangelnde Koordination verschiedener Planungsinstanzen).

Von der Statistik und der Wissenschaft fordern die Experten verlässliche Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung sowie zum Mobilitäts- und Verkehrsverhalten. Insbesondere fehlten Daten, die eine fundierte Langfristprognose des Verkehrs ermöglichen und die zentralen Determinanten des Mobilitätsverhaltens aufdecken. Diese sollten jedoch auch für kleinere Teilgebiete bereitgestellt werden, so dass ortsansässige Verkehrsakteure planen könnten. Des weiteren müsse mehr Forschung im Bereich der Kundenbedürfnisse betrieben werden. Insgesamt wird eine stärker altersdifferenzierte Mobilitätsforschung gefordert. Ein weiteres wichtiges Anliegen war die Förderung des Wissens- und Informationsaustauschs. In den einzelnen Disziplinen lägen mobilitäts- und verkehrsrelevante Informationen vor; diese sollten offen gelegt, zusammengeführt und gemeinsam verarbeitet werden.

Fazit

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass der demographische Wandel von der Bevölkerung meist mit Unsicherheiten bei der Rentenfinanzierung und der Gesundheitsversorgung verbunden wird. Dass sich auch die Mobilitätsbedingungen ändern werden, ist bisher nur einem kleinen Teil der Bevölkerung bewusst.

Obwohl einige der befragten Experten sich inzwischen intensiv mit dem Themenkomplex beschäftigen, sehen sie sich nur unzureichend gerüstet, den Anforderungen adäquat zu begegnen. Verantwortlich dafür sind zu kurzfristige Planungsziele mit lang andauernden Planungsprozessen und zu wenig fachübergreifende Ansätze der Verkehrs-, Raum- und Siedlungsplanung. Hier sehen viele Fachleute den Gesetzgeber gefordert.

Vor allem die Bevölkerungsbefragung zeigt, dass der Pkw den Alltag der Senioren künftig noch mehr bestimmen wird, als es schon heute der Fall ist. Dennoch wird mit fortschreitender Alterung der öffentliche Personennahverkehr einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten müssen. Schon jetzt fällt die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Verkehrsangebots in vielen Regionen schwer. Zunehmend wird die Förderung regional angepasster Modellvorhaben an Bedeutung gewinnen, die es ermöglichen, Wege der Anpassung an sich wandelnde demographische Rahmenbedingungen in der Praxis zu erproben.



Herausgeber und Redaktion wünschen
den Leserinnen und Lesern des Wochenberichtes
ein frohes Weihnachtsfest
und einen schönen Ausklang des Jahres 2005

Impressum

DIW Berlin
Königin-Luise-Str. 5
14195 Berlin

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)
Prof. Dr. Georg Meran (Vizepräsident)
Dr. Tilman Brück
Dörte Höppner
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Dr. Bernhard Seidel
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Alfred Steinherr
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Axel Werwatz, Ph.D.
Prof. Dr. Christian Wey

Redaktion

Dr. habil. Björn Frank
Kurt Geppert
Dr. Elke Holst
Jochen Schmidt
Dr. Mechthild Schrooten

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 - 30 - 897 89-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805 - 19 88 88, 12 Cent/min.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,-
Einzelheft Euro 7,- (jeweils inkl. Mehrwertsteuer und
Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements spätestens 6 Wochen
vor Jahresende

ISSN 0012-1304

Bestellung unter leserservice@diw.de

Konzept und Gestaltung

kognito, Berlin

Satz

eScriptum, Berlin

Druck

on the fly GmbH
Adalbertstraße 7-8
10999 Berlin

**Der nächste Wochenbericht
erscheint am 4. Januar 2006.**

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugs-
weise – nur mit Quellenangabe und unter Zusendung
eines Belegexemplars an die Stabsabteilung Informati-
on und Organisation des DIW Berlin (Kundenservice@
diw.de) zulässig.

DEUTSCHLAND

Ausgewählte saisonbereinigte Konjunkturindikatoren¹

Arbeitslose		Offene Stellen		Auftragseingang (Volumen) ²															
				Verarbeitendes Gewerbe				Vorleistungsgüter- produzenten		Investitionsgüter- produzenten		Gebrauchsgüter- produzenten		Verbrauchsgüter- produzenten					
				Insgesamt		Inland										Ausland			
in 1000														2000=100					
mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.				
2003	J	4 316		391		98,2		93,3		104,2		97,6		99,4		89,0		98,5	
	F	4 363	4 333	379	385	98,4	97,1	94,8	92,9	103,0	102,3	96,9	96,5	100,4	98,4	88,0	87,6	100,0	
	M	4 388		371		94,7		90,7		99,7		95,0		95,3		85,7		94,4	
	A	4 405		365		96,9		92,7		102,1		96,2		98,5		86,8		96,6	
	M	4 399	4 397	352	358	93,1	95,8	91,7	92,4	94,8	99,9	93,6	95,3	93,2	97,1	83,8	84,6	95,6	
	J	4 384		345		97,3		92,9		102,7		96,0		99,5		83,1		97,7	
	J	4 392		345		97,3		93,0		102,7		97,5		98,0		88,2		96,5	
	A	4 399	4 395	341	342	97,3	97,7	92,2	93,1	103,6	103,5	97,1	97,7	97,1	85,6	87,3	97,7	96,7	
	S	4 402		337		98,7		94,2		104,2		98,6		100,2		88,0		96,0	
	O	4 406		333		99,7		94,7		105,8		100,1		100,4		89,2		98,6	
2004	N	4 403	4 401	331	332	100,2	100,0	95,7	94,7	105,9	106,6	100,8	100,9	101,6	100,7	87,4	88,4	95,8	
	D	4 384		325		100,1		93,6		108,2		101,8		100,1		88,5		98,3	
	J	4 296		314		99,7		95,0		105,7		100,6		100,8		87,7		95,0	
	F	4 267	4 297	301	307	100,9	101,0	95,5	95,9	107,6	107,4	102,6	102,2	101,7	102,2	87,6	87,9	94,4	
	M	4 270		285		102,6		97,3		109,1		103,5		104,1		88,3		96,5	
	A	4 314		274		103,7		97,3		111,8		104,8		105,2		87,6		98,6	
	M	4 333	4 321	277	278	106,8	104,2	98,5	97,1	117,1	113,1	106,7	105,1	109,3	105,8	90,4	88,6	99,6	
	J	4 364		278		102,1		95,6		110,3		103,8		103,0		87,8		96,5	
	J	4 403		275		102,8		96,1		111,3		102,7		105,1		87,2		97,8	
	A	4 434	4 416	273	275	103,6	103,2	96,8	96,0	112,2	112,1	104,2	103,3	105,7	105,4	86,8	86,4	97,6	
2005	S	4 457		274		103,0		95,2		112,8		103,0		105,5		85,2		98,3	
	O	4 483		280		102,7		95,7		111,5		101,9		106,0		84,3		97,4	
	N	4 519	4 504	289	284	102,2	103,5	94,7	96,2	111,7	112,6	101,7	101,5	104,5	107,5	85,6	84,7	100,3	
	D	4 563		294		105,4		98,1		114,7		101,0		112,0		84,3		98,8	
	J	4 722		308		105,0		96,2		115,8		103,6		108,1		85,7		103,0	
	F	4 815	4 750	326	319	103,9	104,7	94,7	95,6	115,4	116,1	101,4	102,4	107,6	108,4	85,9	85,9	103,6	
	M	4 863		354		105,2		95,9		117,0		102,3		109,5		86,1		104,1	
	A	4 830		381		103,4		95,4		113,4		101,0		107,0		87,6		101,5	
	M	4 843	4 841	396	386	103,1	105,1	94,8	96,5	113,5	115,8	101,9	102,7	106,0	109,0	84,4	87,2	102,4	
	J	4 837		410		108,7		99,4		120,4		105,1		114,0		89,4		104,6	
	J	4 824		426		109,5		98,8		123,0		106,9		114,3		87,3		105,7	
	A	4 830	4 835	449	438	108,7	109,8	99,1	99,3	120,8	122,9	106,1	106,9	113,1	114,8	90,2	89,0	104,5	
	S	4 861		470		111,2		100,1		125,0		107,7		117,1		89,3		103,6	
	O	4 856		487		112,3		99,8		128,0		109,4		117,7		90,3		106,0	
	N	4 834		490															

¹ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BV4). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, dass sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Verteiljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet.

Quellen: Bundesagentur für Arbeit; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

² Außerdem arbeitsstädtlich bereinigt.

DEUTSCHLAND

noch: Ausgewählte saisonbereinigte Konjunkturindikatoren¹

	Beschäftigte im Bergbau und im Verarbeitenden Gewerbe		Produktion ²						Umsätze des Einzelhandels		Außenhandel (Spezialhandel) ³							
			Verarbeitendes Gewerbe	Investitionsgüter- produzenten	Gebrauchsgüter- produzenten	Verbrauchsgüter- produzenten	Bauhaupt- gewerbe	Ausfuhr			Einfuhr							
	in 1000		2000 = 100						2003=100		Mrd. Euro							
	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.	mtl.	vj.						
2003	J	6 190	99,6		102,4		88,1		97,5		100,6		55,5		45,7			
	F	6 182	6 177	100,1	99,3	104,1	102,3	89,1	87,7	95,5	97,0	100,4	99,8	55,5	165,1	44,8	135,6	
	M	6 172		98,0		100,4		85,9		96,1		98,5		54,0		45,1		
	A	6 161		99,8		101,6		87,6		99,0		100,4		54,3		44,5		
	M	6 152	6 157	97,8	98,5	100,2	100,2	85,6	85,6	95,9	97,6	102,0	100,3	54,1	163,3	44,1	133,3	
	J	6 141		98,0		98,7		83,8		97,9		98,6		54,9		44,6		
2004	J	6 130		99,6	102,1		88,6		97,8		99,7		99,7		55,7		44,1	
	A	6 116	6 123	98,2	98,8	99,8	100,9	85,5	86,9	97,4	97,2	99,1	99,8	55,7	168,2	44,2	132,1	
	S	6 106		98,5		100,6		86,7		96,3		100,7		56,8		43,9		
	O	6 094		100,3		102,3		88,0		97,7		101,2		55,6		44,2		
	N	6 086	6 091	101,1	101,1	104,7	104,1	88,1	88,3	96,9	97,6	98,8	100,2	56,9	170,9	45,6	135,3	
	D	6 078		101,8		105,3		88,9		98,1		100,7		58,4		45,5		
2005	J	6 049		100,7		103,1		88,2		97,6		100,5		58,1		45,1		
	F	6 042	6 049	101,5	101,4	103,3	103,8	87,7	88,5	97,4	97,4	100,3	100,8	58,7	176,2	46,2	137,1	
	M	6 037		102,1		105,2		89,6		97,2		101,6		59,4		45,7		
	A	6 032		102,5		105,2		88,5		97,9		100,9		61,4		47,0		
	M	6 024	6 028	103,3	103,6	109,1	107,0	92,3	89,7	99,6	98,4	98,1	100,3	62,6	184,4	48,2	142,3	
	J	6 019		103,2		106,7		88,4		97,7		101,8		60,3		47,1		
	J	6 013		102,9		106,0		88,1		97,7		101,9		61,0		48,7		
	A	6 010	6 012	104,1	103,6	108,1	107,3	87,7	87,6	98,3	98,2	100,1	101,0	60,8	182,1	48,1	145,9	
	S	6 004		103,9		107,7		87,0		98,5		100,9		60,3		49,0		
	O	6 000		103,3		107,8		86,0		97,7		100,1		62,2		49,0		
	N	5 990	5 995	102,4	102,5	104,7	105,6	85,4	85,5	98,4	97,9	102,5	101,5	61,8	184,7	48,8	145,8	
	D	5 984		101,9		104,3		85,3		97,5		101,9		60,6		48,1		
	J	5 971		104,8		108,3		86,9		99,0		101,1		63,0		49,6		
	F	5 960	5 966	103,8	104,4	107,8	108,4	87,1	86,7	99,4	99,5	101,9	101,6	62,5	189,0	48,8	148,1	
M	5 950		104,7		109,2		86,2		100,1		101,9		63,4		49,8			
A	5 941		105,0		110,3		88,0		98,7		101,5		61,9		49,9			
M	5 937	5 939	103,0	104,8	106,2	109,5	83,1	87,4	99,2	99,3	103,1	102,6	62,5	189,3	50,8	151,5		
J	5 926		106,5		112,1		91,0		99,9		103,2		64,9		50,7			
J	5 915		106,2		110,5		85,2		101,6		99,5		65,2		51,5			
A	5 912	5 915	106,0	106,7	109,3	110,8	89,2	87,5	101,1	101,9	101,8	101,8	66,3	199,5	53,1	157,9		
S	5 906		108,0		112,7		88,1		103,1		101,8		67,9		53,3			
O			108,2		112,0		88,4		103,5		100,9		68,6		55,1			
N																		
D																		

¹ Saisonbereinigt nach dem Berliner Verfahren (BVA). Dieses Verfahren hat die Eigenschaft, dass sich beim Hinzufügen eines neuen Wertes davorliegende saisonbereinigte Werte in der Zeitreihe auch dann ändern können, wenn deren Ursprungswert unverändert geblieben ist. Die Vierteljahreswerte wurden aus den saisonbereinigten Monatswerten errechnet.

² Außerdem arbeitstäglich bereinigt.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.